

## 再々評価個表

事業名	道路改築事業	事業主体	愛媛県
施設・工区名等	(国)379号 <small>いわや</small> 岩谷バイパス	事業箇所	伊予郡砥部町 <small>いわや まんねん</small> 岩谷～万年
事業主旨	岩谷バイパスは、一般国道 379 号における伊予郡砥部町岩谷から同町万年までの幅員狭小・線形不良区間や落石危険箇所などの交通障害を解消し、国道 33 号と 56 号を結ぶ広域幹線道路としての機能を発揮するとともに、内子町及び砥部町などの沿線地域住民の生活改善、地域産業の発展に寄与するものである。		
再評価の実施理由	「再評価実施後 5 年が経過して継続中」の交付金事業		

### 1. 地域の概要

<p>一般国道 379 号は、松山市を起点とし、伊予郡砥部町を經由し、喜多郡内子町で一般国道 56 号に接続する延長約 68km の幹線道路である。</p> <p>しかし、川登地区においては異常気象時の事前通行規制区間があり、またその他区間においても、線形が悪く視距が不足しており、幅員狭小であるため、日常生活や救急医療、及び経済活動に支障をきたしている。</p>
--

### 2. 事業概要及び事業経緯

事業採択	平成元年	完成予定	平成 28 年																								
用地着手	平成 2 年	工事着手	平成 5 年																								
全体事業費	15,283 百万円(うち用地補償費：2,309 百万円)																										
(1) 事業概要	計画延長 5,760m (① 4,100m ② 1,660m) ① [歩道有り] 車道幅員 6.5m (総幅員 12.0m) ② [歩道無し] 車道幅員 6.0m (総幅員 7.5m)																										
(2) 事業経緯	<p>○平成 24 年度までに 5.6km 区間を部分供用開始している。</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">平成 6 年 3 月</td> <td style="width: 45%;">部分供用 (川登工区)</td> <td style="width: 15%;">延長</td> <td style="width: 25%;">300m)</td> </tr> <tr> <td>平成 9 年 3 月</td> <td>部分供用 (川登工区)</td> <td>延長</td> <td>500m)</td> </tr> <tr> <td>平成 10 年 3 月</td> <td>部分供用 (岩谷工区)</td> <td>延長</td> <td>1,500m)</td> </tr> <tr> <td>平成 20 年 3 月</td> <td>部分供用 (川登～万年工区)</td> <td>延長</td> <td>1,810m)</td> </tr> <tr> <td>平成 23 年 11 月</td> <td>部分供用 (川登工区)</td> <td>延長</td> <td>260m)</td> </tr> <tr> <td>平成 24 年 3 月</td> <td>部分供用 (万年工区)</td> <td>延長</td> <td>1,160m)</td> </tr> </table>			平成 6 年 3 月	部分供用 (川登工区)	延長	300m)	平成 9 年 3 月	部分供用 (川登工区)	延長	500m)	平成 10 年 3 月	部分供用 (岩谷工区)	延長	1,500m)	平成 20 年 3 月	部分供用 (川登～万年工区)	延長	1,810m)	平成 23 年 11 月	部分供用 (川登工区)	延長	260m)	平成 24 年 3 月	部分供用 (万年工区)	延長	1,160m)
平成 6 年 3 月	部分供用 (川登工区)	延長	300m)																								
平成 9 年 3 月	部分供用 (川登工区)	延長	500m)																								
平成 10 年 3 月	部分供用 (岩谷工区)	延長	1,500m)																								
平成 20 年 3 月	部分供用 (川登～万年工区)	延長	1,810m)																								
平成 23 年 11 月	部分供用 (川登工区)	延長	260m)																								
平成 24 年 3 月	部分供用 (万年工区)	延長	1,160m)																								

### 3. 事業の必要性及び整備効果等

#### (1) 事業の必要性

現道は、一次緊急輸送道路として災害時に通行を確保すべき道路であるが、異常気象時（連続雨量 200mm、時間雨量 40mm）の事前通行規制区間であり、法面崩壊や落石による通行止めも発生している。線形が悪く、視距が不足しており、幅員狭小であるうえ、地すべりや高さ 40～80mにおよぶ切り立った絶壁等の厳しい地形に阻まれ現道拡幅も困難であるため、バイパス整備による危険箇所回避が必要となっている。

さらには、小中学校の通学路となっているため、歩行者の通行の安全確保が必要となっている。

#### (2) 事業の整備効果

##### 【災害時の通行確保】

- ・バイパスの整備により、台風や豪雨などの異常気象時の斜面崩壊等による通行止めにより左右されることなく、安全・安心に通行できる道路となる。また、災害時の避難や救命救急、物資輸送及び復旧活動等を迅速かつ円滑に進めることができる。
- ・現道に架かる橋梁は、老朽化が著しく大規模地震時には大きな不安を抱えており、バイパスに新設される橋梁により、緊急輸送道路としての機能を発揮できる。
- ・国道 379 号は、県都松山市と本県南西部を結ぶ国道 56 号の代替路線としての役割を有しており、緊急時の果たす役割は非常に大きい。

##### 【通行車両、歩行者の安全確保】

- ・歩道の設置により、車道と分離されることで、歩行者が通行する際の安全性が大幅に向上する。
- ・運転手の視認性が向上することにより、交通事故の回避が期待される。

##### 【物流の効率化】

- ・砥部町は焼き物の土に恵まれ、全国的にも名の知れた「砥部焼」の里である。これら焼き物の原料となる陶石は上尾峠付近にあり、切り出された陶石は、国道 379 号を利用して地元窯元をはじめ、県外へもトラック等で輸送している。バイパス整備により、離合困難区間解消が図られるため大型車の通行が容易となり、輸送効率の向上が図られる。

##### 【観光地へのアクセス向上】

- ・幅員狭小や線形不良箇所の解消により、日本風景街道「砥部陶街道」を車で巡る観光客が、安全で快適な走行が確保される。
- また、内子町東部には、日本三大カルストのひとつである四国カルストや四季折々の美しい風景が広がる小田深山があり、山岳観光のアクセスルートとして重要な役割を有しており、離合困難区間解消や線形改良により、観光バス等大型車の快適な走行性が確保できる。

#### (3) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

平成 17 年 1 月に砥部町と広田村による町村合併が行われ、現在の砥部町となっている。

#### 4. 事業の進捗状況及び進捗の見込み

(うち用地補償費) H24末投資事業費	(2,309百万円) [進捗率: 100%] (事業費換算) 14,504百万円 [進捗率: 94.9%] (事業費換算)
<b>(1) 事業の進捗状況</b>	
<p>本事業計画箇所地の地形・地質条件は、急峻な地形、複雑な地質構造を有しており、詳細な調査、路線選定、構造検討及び工事期間を要したこと、用地買収にあたり、利害関係者との交渉や調整に日数を要したことから事業が長期化している。平成24年度までに用地取得は完了しており、残工区は、銚子大橋（延長133m）と取合部を含む延長230mだけである。</p>	
<b>(2) これまでの整備効果</b>	
<p>平成24年度までに起点から5.5km区間を部分供用開始しており、地域住民はもとより、物資の輸送、観光客などの道路利用者の安全性・利便性が向上している。</p>	
<b>(3) 今後の事業進捗の見込み</b>	
<p>残る銚子大橋については、平成24年度より工事着手しており、橋梁取合部及び法面対策の工事についても順次進めることから、平成28年度の全線供用に向けて取り組むこととしている。</p>	

#### 5. 事業の投資効果（費用対効果分析）

<b>(1) 費用便益比</b>	
<b>【事業全体】</b>	
C：総費用＝	19,965百万円
・建設費	19,901百万円
・維持管理費	64百万円
B：総便益＝	9,704百万円
・走行時間短縮便益	9,094百万円
・走行経費減少便益	573百万円
・交通事故減少便益	37百万円
B/C = 9,704 / 19,965 = 0.49	
<b>【残事業】</b>	
C：総費用＝	488百万円
・建設費	486百万円
・維持管理費	3百万円
B：総便益＝	524百万円
・走行時間短縮便益	479百万円
・走行経費減少便益	41百万円
・交通事故減少便益	4百万円
B/C = 524 / 488 = 1.07	
<p>※端数処理の関係で合計が合わない場合がある。</p>	

## 6. コスト縮減や代替案立案等の可能性

### [歩道整備の見直し]

平成 15 年度の道路構造令改訂に伴い、本事業の道路構造を改めて見直した結果、全体計画区間（延長 5.8 km）の内、終点（内子町）側の延長 1.7 km については、歩行者・自転車交通量は極めて少ないものと推定されることから、歩道無しの計画とするとともに、車道幅員についても適用を見直し縮小することとするなど、コスト縮減を図っている。

## 7. その他

- (1) 第六次愛媛県長期計画において、「地域を結ぶ交通体系の整備」が位置付けられている。
- (2) 国道 379・380 号改良促進期成同盟会による事業促進の強い要望があるほか、地元も事業実施に協力的である。

## 8. 対応方針（素案）

本事業を『継続』としたい。

- 1 十分な精度で計測が可能かつ金銭的表現が可能とされている 3 つの便益のみを用いて B/C を算出した結果、事業全体の B/C は 1 未満であるが、残事業 B/C が 1 以上である。
- 2 国土交通省の「費用便益分析マニュアル」における 3 便益以外に、以下のとおり多岐多様にわたる整備効果が発揮できる事業である。
  - ① 台風や豪雨など異常気象時の斜面崩壊等による通行止め等の影響が解消され、幹線道路としての機能が確保される。
  - ② 災害時の避難や救命救急、物資輸送及び復旧活動等を迅速かつ円滑に進めることができる緊急輸送道路としての機能を発揮できる。
  - ③ 歩道の設置により、車道と分離されることで、歩行者が通行する際の安全性が大幅に向上する。
  - ④ 観光バス等大型車の快適な走行性が確保できる。

以上を総合的に判断し、継続としたい。